

mæssig Regel, at den vejfarende, der bevæger sig hurtigere, maa vige noget for den, der bevæger sig langsommere, men det foreliggende Lovforslag bestemmer omtrent det modsatte, og dette vil efter min Formening føre til, at der i større Udstrækning end tidligere vil blive rejst Krav om Anlæg af Cykle- og Gangstier, specielt ude paa Landet og i Udkanten af Byerne. Dette vil jo medføre forøgede Udgifter, men da Kravene i første Række skyldes Motorvognene, maa det kunne forlanges, at de gennem deres Afgift kommer til at bidrage til Dækning af disse Udgifter. Der er dog i Lovforslaget indført Bestemmelser, som noget værner Fodgængerne. Saaledes hedder det i § 5, at „hvor der ikke findes særskilte Cykle- eller Gangstier, skal den yderste Meter af Færdselsbanen saa vidt muligt være forbeholdt cyklende og gaaende“. Dette er dog *noget*, selv om det ikke er meget, thi naar der staar „saa vidt muligt“, kan det jo godt være endnu mindre end en Meter, der skal være forbeholdt cyklende og gaaende tilsammen. Men naar de hurtige Køretøjer skal passere Vejene, hvad der jo er nødvendigt og rimeligt, er der vel ingen anden Maade at ordne det paa end den, der er foreslaaet her i Lovforslaget. Jeg vil dog gerne pege paa, at det netop er disse Køretøjer, der vil medføre Ulemper for de vejfarende og cyklende, og som kan medføre store Udgifter til Nyanlæg, som vi ikke tidligere har kendt.

Det foreskrives i Lovforslaget, at baade kørende, ridende og cyklende skal udvise Forsigtighed, og der paalægges dem Forsigtighed ved Forandring af Færdselsretning, ved Vendinger og Svingninger og ved Passering af Jernbanelinier, Gade- og Vejkryds og Sideveje. Jeg har saa ofte selv været Vidne til Ulykker, som er afstedkommet netop ved saadanne Passager, og jeg har efter min Stilling haft Lejlighed til at overvære ikke saa faa Afhøringer i Anledning af Ulykkestilfælde, hvoraf det fremgaar, at hvis Chaufføren havde udvist større Forsigtighed, vilde der have været sparet Menneskeliv, og store Ulykker vilde være undgaet. Det synes heller ikke at betyde saa meget at skulle standse et kvart eller et halvt Minut, for at Toget kan passere en ubevogtet Overkørsel. Det kunde ikke betyde saa meget for Færdselen med Motorkøretøjer — i hvert Fald mindre end det at udsætte dem, der er paa Vognen, for den store Fare, der altid er forbundet med Passage umiddelbart foran et kommende Tog.

I § 10 er optaget en Bestemmelse om,

at Kap- og Vædekørsel og tilsvarende Cykling og Ridning er forbudt paa offentlige Gader og Veje og Pladser, dog at Cyklevæddeløb og Udholdenhedsløb kan finde Sted efter indhentet Tilladelse af Politiet i hvert enkelt Tilfælde. Jeg tror, at alle disse Bestemmelser maa hilses med Glæde.

§ 12 foreskriver Lygtetvang for Hestekøretøjer i Tiden fra 1. August til 14. Maj fra $\frac{3}{4}$ Time efter Solnedgang til $\frac{3}{4}$ Time før Solopgang. Denne Paragraf indeholder i alt væsentligt de samme Regler, som findes i Motorlovens § 25, der ophæves, saafremt dette Lovforslag vedtages, dog med enkelte Undtagelser. Jeg skal saaledes gøre opmærksom paa, at i Motorlovens § 25 er Slæder og Kaner undtaget fra Lygtetvangen. Jeg tror heller ikke, der er stor Risiko forbundet med, at de er undtaget. Naar Kaner og Slæder benyttes, vil der formentlig altid være Sne paa Jorden, og det vil saaledes være ret lyst. Efter hvad der er sagt mig, er det ogsaa vanskeligt at anvende samme Slags Lygter paa Kaner og Slæder som paa Vogne, idet der kræves en fjedrende Ophængning, for at Lygten ikke skal ryste og gaa ud. I og for sig kunde denne Bestemmelse derfor godt indføres igen, hvis man skal have Ændringer i Lovforslaget. Ifølge Motorlovens § 25 er endvidere Lygteføring ikke paabudt ved Arbejdskørsel. Nu staar der i Lovforslagets § 12: Fritaget for at føre Lygter er Køretøjer, der er i Brug til Markarbejde. Det rammer maaske omtrent det samme, som det har været Hensigten at ramme med Motorlovens Bestemmelse, men dog kun, for saa vidt der ved Markkørsel maa forstaaes Kørsel til og fra Marken, hvad enten det er fra og til Hjemmet eller fra og til et andet Sted, saaledes at f. Eks. Sukkerroekørsel og Kartoffelkørsel til Fabrik kan falde ind derunder.

I § 13 forbydes det, at Køretøjer og lignende hensættes paa Gader, Veje og Pladser uden Politiets Tilladelse, eller hvor særlige Forhold gør det nødvendigt. Det er en given Ting, at Vejmateriale er undtaget fra Forbudet. Endvidere er der i § 13 Forbud imod, at berusede Personer kører og rider Heste. I § 15 paalægges det Cyklisterne at holde begge Fødder paa Pedalerne og i hvert Fald een Haand paa Styret, alt sammen Bestemmelser, som tjener til at afværge Ulykker og, saa vidt jeg kan se, ikke bringer Udgifter, i alt Fald ikke i nogen væsentlig Grad for nogen som helst. Disse Bestemmelser maa derfor hilses med stor Glæde.

§§ 17 og 18 paabyder, at Cykler skal